

Tågfärd till Vilnius, Litauen, 6–12 april 2001

Utresan/Fredag 6 april

Järnvägsfrämjandets lokalavdelning Syd företog i april 2001 en resa till Litauens huvudstad Vilnius (polska Wilno; jiddisch Vilne eller Vilna), naturligtvis med tåg. Vi var 16 resenärer – ett jättetrevligt gäng varav flertalet kände varandra sedan tidigare liknande resor – som samlades på fredagskvällen den 6 april i vänthallen i Malmö C, för att stiga på nattåget till Berlin med det föga poetiska namnet ”*Berlin Night Express*”. Detta tåg drevs av SJ i samarbete med ett tyskt privat bolag, GVG (Georg Verkehrsgesellschaft) som ersättning för det av Deutsche Bahn några år tidigare indragna nattåget ”*Nils Holgersson*”. Jag (Lars) delade kupé med reseledaren (och min gode vän sedan många år) **Magnus Brynjer** från Malmö, **Mats Andersson** från Karlshamn och **Kurt** från Malmö.

Denna rapport är för övrigt ursprungligen författad av Magnus, och jag har bara kompletterat med mina personliga upplevelser.

I Berlin bytte vi tåg och for sedan med EC 41 ”*Varsovia*” till Warszawa via Frankfurt (Oder) – Poznan. Frukost intogs i en till restaurangvagn ombyggd polsk byfėvagn. Efter lokbyte i Rzepin (tyska *Reppen*) gick färden genom ett vårligt landskap, mestadels av öppen karaktär, särskilt bortom Poznan. Några hann även äta lunch på tåget innan vi 13.01 rullade in på Warszawa Centralna, som är en stor underjordisk station, som invigdes 1976. Järnvägen genom Warszawa går genom en cirka 2 300 m lång tunnel i väst-östlig under Aleja Jerozolimskie, som är en av stadens huvudgator. Vi övernattade på Hotel Grand, som är centralt beläget.

Warszawa/Lördag 7 april

Under eftermiddagen strövade vår grupp omkring i den polska huvudstaden i det vackra vårvädret. Vi gick längs med Krakowskie Przedmieście, som är den stora huvudgatan i nord-sydlig riktning. Vi besökte Heliga korsets kyrka, i vilken **Chopins** hjärta förvaras, och gick förbi presidentens residens fram till St Annakyrkan. Från det bredvidliggande tornets tak fick vi en fantastisk utsikt över staden med det näraliggande återuppbyggda kungliga slottet och Gamla stan. På torget i Gamla stan njöt vi av vårsolen på en uteservering.

Vidare till Vilnius/Söndag 8 april

Söndag morgon blev det tidig uppstigning eftersom vårt tåg till Vilnius avgick redan 07.12 från Warszawa Centralna. Färden gick mot nordost genom ett öppet flackt landskap, och nådde den stora järnvägsknutpunkten Białystok 09.43 och ankom till stationen Sokółka 10.26. Här vek tåget av från huvudlinjen som går nästan rakt mot nordost mot Vilnius men genom Vitryssland. Såväl dagtåget som nattåget Warszawa – Vilnius undviker numera linjen genom Vitryssland.

Från Sokółka var tåget draget av ett diesellok littera SU45, som var en mycket vanlig loktyp på ej elektrifierade sträckor. Tåget gick nu mot nordnordväst mot staden Suwałki i nordöstligaste delen av landet. Vi passerade staden Augustów i utkanten av ett stort skogsområde. Här låg också några sjöar. Landskapet påminde här inte så lite om Sverige. Under resan åt vi en enklare lunch i den medföljande polska byfėvagnen.

I Suwałki kopplades merparten av tågets vagnar bort. Tåget ändrade färdriktning och fick en ny SU45 som dragkraft. Vi nådde den polska gränsstationen Trakiszki 12.52 och fortsatte

efter polsk pass- och tullkontroll mot gränsen till Litauen. En polsk gränssoldat hoppade av tåget precis före själva gränsen och några 100 meter längre fram passerade tåget genom en grind, som öppnats av två litauiska gränssoldater.

Vi fortsatte genom skog fram till den litauiska gränstationen Mockava, där litauisk passkontroll ägde rum. Här fanns också en spårviddsväxlare för vagnar med justerbara hjulaxlar med hänsyn till att spårvidden i Litauen inte är 1.435 mm utan 1.520 mm precis som i Baltikum i övrigt och i Ryssland. Efter ytterligare 10 km nådde vi Šeštokai, där normalspåret slutar. Här fick vi stiga av det polska tåget och gå ombord på det litauiska tåget med lok och vagnar från den tid då Litauen tillhörde Sovjetunionen.

Litauens statsjärnvägar (litauiska *Lietuvos Geležinkeliai*, LG) har bibehållit den ryska spårvidden. Dragkraft för det nya tåget var ett stort diesellok med littera TEP60 byggt under den sovjetryska tiden och vagnarna var av den ryska sk kupejnyvarianten med kupéer med fyra britsar. Kupéerna hade emellertid fått nya soffor för dagtrafik och vagnen var mycket ren och välskött av den kvinnliga vagnbetjänt eller konduktör (ryska *provodnitsa*), som medföljde och som bl a serverade te ur vagnens samovar. Vagnarna eldades med kol. Eldstaden, som var belägen vid den ena vagnsingången, var i sig ett kuriosum. Den kvinnliga vagnskonduktören förbjöd oss dock att fotografera den.

Färden gick först mot norr via Marijampolė varefter vi nådde Kazlų Ruda på huvudlinjen Kaliningrad – Vilnius – Minsk. Banan som här efter var dubbelspårig förde oss vidare till Litauens andra stad, Kaunas, som vi nådde efter att ha passerat över den av soldater bevakade bron över floden Njemen. Via Kaišiadorys och Lentvaris gick färden vidare mot slutmålet Vilnius, som tåget ankom till 17.50.

Vi for med trådbuss till vårt hotell med namnet Karolina, beläget en bra bit utanför centrum i vad som påminde om studenthusområden i Umeå.

Vilnius/Måndag 9 april

Första dagen i Vilnius inleddes med en tre timmar lång stadsrundvandring med start vid det fristående klocktornet till stadens i klassicistisk stil uppförda katedral. Vi visades runt i gamla staden av en mycket sympatisk man, **Stefan**, som på tydlig engelska berättade om stadens intressanta historia och många sevärdheter.

Förutom katedralen hann vi med presidentpalatset, universitetet från 1579 med Johanneskyrkan från 1387 men numera med en barockfasad, Rådhusorget och Aušros Vartų eller Soluppgångens port med sitt torn och sitt kapell. Staden var full av kyrkor, katolska såväl som rysk-ortodoxa, och vi fick också syn på svenska ambassaden inrymd i ett vackert nyrenoverat hus.

Av alla de synagogor, som fram till andra världskriget fanns i denna stad med en stor judisk befolkning (staden benämndes på jiddisch även *Yerushalaim de Lite*; Litauens Jerusalem) återstår endast en. Efter lunch på en uteservering i den sköna vårsolen strosade vi omkring på egen hand. Vi besökte bl a kullen med Gediminas torn (efter storfurst **Gediminas**, som regerade 1316 – 41).

Tornet utgjorde en del av befästningsanläggningen vid den övre av stadens två borgar. Härifrån hade man en utomordentlig utsikt över staden med alla dess kyrkor. Kvällen avslutades med en gemensam middag på en litauisk restaurang där man bl a kunde få litauiska kroppkakor med syrlig grädde serverad till. Självt åt jag karp.

For med buss tillbaka till hotellet

Trakai/Tisdag 10 april

Följande dag ägnade vi oss åt en färd med tåg till den medeltida huvudstaden Trakai 30 km väster om Vilnius. Trakai är en liten idyllisk ort med en stor, i modern tid rekonstruerad borg från medeltiden då Litauen var ett självständigt storfurstendöme. Landet kristnades faktiskt först på 1380-talet. I borgen fanns ett intressant museum. Trakai är även känt för den lilla judiska minoriteten karaiter. Karaiterna kom från Krim till Litauen omkring år 1400, då storfurst **Vytautas** härskade i landet. I orten finns bl a en *kenessa* – ett karaitiskt bönehus och en restaurang som serverar karaitiska specialrätter.

I Trakai inspekterade jag (Lars) det renoverade slottet och historiska museet, samt köpte ett bärnstenssmycke i en souvenirbutik. Tyvärr regnade det så jag blev ganska blöt, men gjorde ett oväntat möte då jag träffade en litauisk tjej med en chilensk pojkvän bosatta i Stockholm – och de pratade svenska med varandra.

Tåg tillbaka till Vilnius klockan 16.12 och framme i staden skildes gruppen åt. Jag (Lars) tog en promenad på stan och besökte det rysk-ortodoxa klostret där jag fick vara med om en mäsas. Sedan gick jag till konserthus (Filharmonin) och kollade om det skulle bli någon konsert på kvällen. Så var inte fallet men man tipsade mig om att det i Rådhuset pågick en Festival för nutida musik och klockan 19 skulle Litauens främsta stråkkvartett spela och det skulle bli TV-inspelning. Jag gick dit, betalade 16 Lita i inträde och satte mig på första raden. Fullsatt i salongen och vi njöt av en konsert med såväl saxofon-, piano- som klarinettsolon i ett verk av amerikanske tonsättaren **Morton Feldman** (1926-1987).

Konserten var slut 21.15 och jag halvsprang huvudgatan ner till Katedraltorget för att därifrån ta trådbuss nr 3 ut till Hotell Karolina. Väl där besökte jag en Maxima-butik öppen ända till midnatt, och inhandlade en flaska stark litauisk Balsam-likör och en flaska moldaviskt vin.

På hotellet träffade jag Magnus, Mats, Kurt och norske **Per** i baren. Vi drack öl och snackade innan vi gick upp till våra rum, jag delade med Kurt.

Hemresan/Onsdag 11 april

Hemresan anträdde på förmiddagen den 11 april. Steg upp vid 7-tiden och åt en bastant frukost på hotellet innan vi for med taxi till järnvägsstationen för avfärd klockan 09.15.

Färden gick med litauiskt tåg samma väg tillbaka via Kaunas – Kazlų Ruda till Šeštokai, där vi bytte till det polska tåget på normalspår. Jag delade kupe med ett gäng grabbar från Gävle. Efter att ha passerat gränstationerna Mockava och Trakiszki fick vi erfara att några yngre människor ägnat sig åt smuggling över gränsen av ett stort antal flaskor med litauisk vodka genom att låsa in smuggelspriten under sätena i våra (och flera andra kupéer) bakom galler, som bara kunde öppnas med de speciella nycklar, som endast järnvägspersonal brukar ha tillgång till.

Vid passerandet av gränsen var vi 16 resenärer inte medvetna om smugglingen. Möjligen var smugglarna i maskopi med den polska tullpersonalen vid gränsen eller den polska tågpersonalen. Mycket skall man uppleva.

Ett annat märkligt möte gjorde vi med en polsk farbror, 79 år gammal, som stod på perrongen när vi bytte tåg. När han hörde att vi talade svenska kom han fram till oss och berättade han att han suttit i tyskt koncentrationsläger under kriget och räddats till Sverige med de Vita bussarna. Därefter hade han bott några år i Sverige, och därför kunde han svenska!

Under resan genom Polen fick personalen i den polska byförevagnen fullt upp att göra med att servera oss hungriga och törstiga svenska mat och dryck.

I Warszawa fick vi några timmars uppehåll – jag (Lars) passade på att besöka Kulturpalatset – innan det polska nattåget strax efter klockan 23 förde oss vidare mot Berlin i polsk sov- vagn (med betjäning av det polska sov- och restaurangvagnsföretaget WARS). Med tåget följde också ett antal sovvagnar Kiev – Berlin, vilka tillhörde de ukrainska järnvägarna UZ. Vid 04.30 på morgonen väcktes vi av polsk pass- och tullkontroll innan vi så småningom rulade över den stora bron över Oder in på tysk jord.

Avslutande färd/Torsdag 12 april

Efter ankomsten till Berlin Lichtenberg fick vi åka S-Bahn till Berlin Ostbf varifrån dagtåget till Malmö avgick 8.24 med DB 112 som dragkraft.

I tågets bistrocafévagn åt några av oss frukost under resan mot norr. Via Eberswalde – Prenzlau – Pasewalk – Greifswald nådde vi Stralsund 11.25. Efter att tåget ändrat färdriktning och fått ett nytt lok i form av DB 143 gick färden över Rügendamms Strelasundbrücke och via Bergen auf Rügen till Sassnitz Fährhafen/Mukran. Under färjeöverfarten åt vi resans sista måltid gemensamt i färjans cafeteria och i upprymd stämning diskuterades ideer om kommande resor. Jag (Lars) föreslogs ordna en tågresor i Indien, och Magnus berättade att han planerar för en resa med Transsibiriska järnvägen. Väl framme i Malmö kunde 16 nöjda resenärer konstatera att lokalavdelning Syd genomfört ännu en intressant och givande resa.

Lars Eklund & Magnus Brynjer